This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HRL

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE2169
.31

Contents

(1.) Die Tarifwirthschaft

(2.) Rückblicke und Vorblicke

Die

Tarifwirthschaft

der Deutschen Eisenbahnen

und

die volkswirthschaftlichen Aufgaben

der Eisenbahngesetzgebung.

Resumé

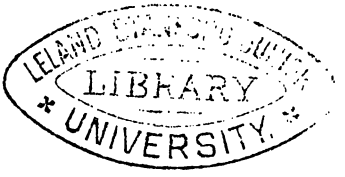
der vor der Reichs-Enquêtecommission abgegebenen gutachtlichen Erklärungen

von

L. Gehe.

Berlin 1875. — Fr. Kortkampf.
Buchhandlung für Staatswissenschaften und Geschichte.
Verlag der Reichsgesetze.

79,1753.



N4552.

Ein höchst bemerkenswerther Umstand ist es jedenfalls, daß die Klagen über die im Eisenbahntransportwesen bestehenden Uebelstände sich in demselben Maße vermehren, als die Eisenbahnen an Ausdehnung gewinnen, als der Verkehr ihnen mehr und mehr zufällt.

Muß es hiernach doch beinahe scheinen, als ob die von Vielen so heiß ersehnte „Wohlthat" der Eisenbahnen bei Lichte betrachtet sich mehr als eine Plage herausstelle! Daß dem wirklich so sei, soll im Allgemeinen keineswegs behauptet werden, obwohl zuzugeben ist, daß in vielen Fällen der von der Erbauung einer Eisenbahn erwartete Nutzen für den betreffenden Landestheil weit überschätzt wird. Der wahre Grund der allgemeinen Unzufriedenheit liegt aber nicht im Wesen der Eisenbahnen, sondern in den verkehrten Principien, welche für die Bewirthschaftung derselben maßgebend geworden sind und deren Mißwirkungen natürlich bei der sich stetig vergrößernden Bedeutung der Eisenbahntransporte immer stärker hervortreten müssen.

Man liebt es jetzt, die Ursache aller Uebelstände im Eisenbahnwesen in der egoistischen Betriebsweise der Privatbahnen zu suchen und die Lösung aller Schwierigkeiten von dem Uebergange der Privatbahnen in den Besitz des Staats zu erwarten. Als wenn die Mißstände, über die man klagt, nicht auf den Staatsbahnen ganz genau in derselben Weise beständen, wie bei den Privatbahnen! Werden doch Staats- und Privatbahnen ganz in derselben Weise administrirt!

Es giebt kein besonderes Staats-, kein besonderes Privatbahnbetriebssystem, sondern die Verschiedenheiten, welche der Eisenbahnbetrieb in den einzelnen Deutschen Ländern resp. auf den einzelnen Linien etwa aufweist, bestehen unter den Staatsbahnen gerade so wie unter den Privatbahnen. So haben sich die Reichseisenbahnen im Elsaß und in Lothringen, die Badischen Staats- und die Pfälzischen Privatbahnen über im Wesentlichen gleiche Grundsätze betreffs des Güterverkehrs vereinigt, welchen gegenüber die östlichen Bahnen, je nachdem sie das sogenannte historische oder gemischte Tarifsystem anwenden, zwei weitere Gruppen bilden, worin Staats- und Privatbahnen in bunter Reihe vertreten sind. Nicht der Anwesenheit oder Abwesenheit eines persönlichen Interesses auf Seiten des Eigenthümers, der bei den Privatbahnen als „Actionär" in den (hier wie da den Beamten überlassenen) Betrieb ja gar nichts hineinzureden hat, sondern der mehr oder minder rich-

tigen theoretischen Auffassung der wirthschaftlichen Natur und Bestimmung der Eisenbahnen seitens der dieselben leitenden Persönlichkeiten muß der Unterschied in den Verhältnissen von Sonst und Jetzt zugeschrieben werden, welcher die veränderte Stimmung des Publikums erklärt.

Im Anfange vindicirten die Eisenbahndirectionen sich nur eine sehr einfache Rolle, nämlich die Ersetzung der lebendigen Zugkraft durch Maschinenkraft, vorausgesetzt, daß der Verkehr hierzu umfangreich genug erschien, um die Anwendung dieses kostspieligen Apparats nutzbringend erscheinen zu lassen. Im Uebrigen blieb Alles beim Alten. Wie man die Spurbreite der alten Straßenfuhrwerke adoptirte, so trat man einfach in die frühere Function des Lohnkutschers und Frachtfuhrmanns ein. Die Eisenbahn war ein dienendes Glied des Personen- und Güterverkehrs.

Das ist jetzt anders geworden. Die Eisenbahndirectionen wollen heutzutage den Verkehr in die ihnen zusagenden Bahnen leiten, ja sie halten sich unter Umständen für berufen, durch Tarifkünsteleien einen Verkehr zu machen, wo sich von Natur keiner einstellen will, und dazu dem Einen, Berechtigten, den Erwerb zu nehmen, den sie dem Andern, Minderberechtigten, geben.

Während die Regierungen sich zu einer Leitung der Volkswirthschaft, wie sie im vorigen Jahrhundert von ihnen erstrebt wurde, nicht mehr für berufen halten, begannen die Eisenbahndirectionen an dieser Aufgabe in einer (ihres einseitigen Standpunktes halber) noch viel weniger gute Resultate verheißenden Weise ihre Kräfte zu versuchen.

Der Colbertismus ist jetzt aus den Zolldepartements, den Manufactur- und Commerzdeputationen in die Eisenbahndirectionen übergesiedelt. Während die Lossagung von der früheren Schutzzollpolitik eine außerordentliche Vereinfachung des Zolltarifs ermöglichte, wurden die Eisenbahntarife immer verwickelter.

Die zwei Punkte, in welchen die zunehmende Künstlichkeit sich vornehmlich bemerkbar macht, sind dieselben, über welche die meisten Klagen laut werden, das Classifications- und Differenzialfrachtsystem.

Das letztere ist allerdings nicht das Product irgend welcher Theorie, sondern vielmehr einer practischen Verlegenheit, welche beim fortschreitenden Ausbau des Deutschen Eisenbahnnetzes durch verschiedene Unternehmungen insofern entstand, als sich dadurch Concurrenzverhältnisse ergaben, während doch im Allgemeinen der Eisenbahnbetrieb auf die ausdrückliche oder stillschweigende Voraussetzung des Monopols gebaut war.

Die Vermischung dieser beiden Principien führte die Verwirrung herbei und diese wuchs um so mehr, je dichter die Maschen des Netzes wurden, jemehr sich die verschiedenen „Netze" mit einander verflochten und jemehr Concurrenzverhältnisse sich störend zwischen die regelrecht nach der Entfern-

ung tarifirten Beziehungen von Station zu Station einschoben. Die Concurrenz mit Wasserstraßen, der Wettbewerb um gewisse große Transportaufgaben, z. B. die Versorgung einer Metropole mit Brennstoffen oder andern Gegenständen des großen Bedarfs, selbst zwischen diametral entgegengesetzten Bahnrichtungen, vollendete die Anarchie in den Distanztarifirungen, die jetzt höchstens noch in beschränktem Localdienst nach strenger Regel erfolgen, im großen Verkehr aber mit den verschiedensten Irregularitäten behaftet sind.

Eine oberflächliche Beurtheilung sah in jeder solchen durch die Concurrenz dem zu höheren Sätzen führenden Principe abgerungenen Concession einen reinen Gewinn für das Publikum. In Wahrheit ist jedoch dieser Gewinn nur Schein, denn um für gewissen Verkehr die Preise niedriger stellen zu können, als sie der Regel nach sein sollten, müssen die Eisenbahnen zu ihrer Schadloshaltung für andere die Preise höher halten, als sie eigentlich zu sein brauchten. Das Publikum als Ganzes hat sonach bei der ganzen Manipulation gar keinen Gewinn. Was ihm in die eine Tasche zugesteckt wird, hat man ihm vorher aus der andern genommen. Was es an Durchgangsfrachten erspart, muß es an Localfrachten mehr zahlen.

Dabei muß man jedoch eine sehr schlimme Consequenz mit in den Kauf nehmen: die Zerstörung aller natürlichen Lagenverhältnisse, auf welche die wechselseitigen Beziehungen der Städte und Länder zu einander gebaut sind und welche zu den Lebensbedingungen der Bevölkerungen derselben gehören. Es ist leicht gesagt, daß in heutiger Zeit des allgemeinen Wechsels nichts historisch Gewordenes Anspruch auf absolute Dauer habe, aber es ist geradezu unmöglich, zu sagen, wie irgend Jemand sich geneigt finden lassen soll, sein Vermögen in ein Unternehmen zu stecken, seine Arbeitskraft für einen bestimmten Beruf auszubilden, wenn er keiner Zukunftsaussicht irgend welche Dauer zuschreiben darf. Ohne Menschenalter lange Schonung ist kein Waldbau möglich. Selbst die landwirthschaftlichen Pachte werden, in Erkenntniß der Thatsache, daß nützliche Verwendungen sich nicht im Handumdrehen bezahlt machen, rationeller Weise auf eine längere Reihe von Jahren erstreckt. Genau dasselbe gilt aber auch zum erfolgreichen Betriebe von Handel und Gewerbe. Ohne consequente Werkfortsetzung ist höchstens ein verderblicher Raubbau möglich, bei dem sich Einzelne bereichern mögen, der Gesammtwohlstand aber rückwärts geht. Zu solider Ertragsfähigkeit gelangen industrielle und commercielle Anlagen und Veranstaltungen nur durch längeren Bestand, und den können sie nicht gewinnen, wenn die Bedingungen, unter welchen sie auf dem allgemeinen Markte concurriren,

— und die Transportpreise bilden davon einen wesentlichen Theil — im Handumdrehen zu ihren Ungunsten verändert werden. Nicht die absolute, sondern die relative Höhe der Kosten entscheidet über die Concurrenzfähigkeit. Darum wirkt das Differenzialfrachtsystem so nachtheilig auf letztere, weil es die erstere alterirt. Darum werden außer dem Handel, der, weil die Transportkosten der Waaren für ihn den Haupttheil der Spesen ausmachen, zuerst wehklagend auftrat, nachgerade alle Zweige der Volkswirthschaft in den zurückgesetzten Ländern (den Ackerbau eingeschlossen) allarmirt und reclamiren gegen die Fortdauer eines Systems, das sie für ihren Bestand fürchten läßt.

Es handelt sich bei den Differenzialfrachten nicht etwa um Uebelstände und Ungleichheiten, die zwar an sich beklagenswerth sind, in ihrer Wirkung aber sich insofern einigermaßen dadurch aufheben, daß in einer Beziehung Dieser, in anderer Beziehung Jener prägravirt, resp. in Vortheil gesetzt wird. Die Entstehung jener abnormen Frachtsätze bringt es vielmehr mit sich, daß sie vorzugsweise für gewisse Gattungen von Orten wirksam werden, einerseits für die Städte ersten Ranges, an deren großem Markte womöglich alle Transportunternehmungen Theil haben möchten, und sodann für diejenigen Plätze, welche als natürliche Endpunkte des Eisenbahnverkehrs nicht durch noch weiter hinausgreifende Durchgangsfrachten um etwa errungene Vortheile gebracht werden können, also vornehmlich die Seeplätze. In diesen einerseits und den Weltmärkten andererseits, sofern diese nicht ohnehin in die nämliche Kategorie gehören, den ganzen Verkehr, den Handel und soweit sie nicht an den Boden gebunden ist, auch die Industrie zu centralisiren: das ist die schließliche Wirkung der Differenzialfrachtsätze.

Sachsen, als reines Binnenland, als ein Land, dessen bedeutendste Städte mit Berlin, Wien, Paris keineswegs in Parallele gestellt werden können, muß durch dieses System nothwendig relativ immer mehr in den Hintergrund gedrängt werden.

Wenige Beispiele genügen zur Erläuterung:

1a. Die Durchgangsfracht auf Stückgüter der Normalclasse im directen Verkehr beträgt von Hamburg über Dresden nach Wien ℳ 4,00 pro 50 Kilo. Zur Gleichstellung des Binnenhandels müßten die Frachten sein:

Von Hamburg—Dresden	ℳ 1,80,	statt daß sie in Wirklichkeit sind: ℳ 2,62,
= Dresden—Wien	= 2,20,	= = = = = = = 2,85.
	ℳ 4,— pro 50 Kilo.	ℳ 5,47.

1b. Weiter müßten auf dieser Route die Frachtsätze auf folgenden Hauptstationen oder Etappenplätzen sein:

Von Hamburg—Riesa	ℳ 1,56,	während sie in Wirklichkeit sind:	ℳ 2,34,
„ Riesa—Dresden	„ 0,19,	„ „ „ „ „	„ 0,32,
„ Dresden—Bodenbach	„ 0,25,	„ „ „ „ „	„ 0,49,
„ Bodenbach—Brünn	„ 1,40,	„ „ „ „ „	„ 2,96,
„ Brünn—Wien	„ 0,60,	„ „ „ „ „	„ 1,47.
	ℳ 4,00 pro 50 Kilo.		ℳ 7,58.

2. Die Durchgangsfracht ist ferner im directen Verkehr von Stettin nach Wien ℳ 3,50 pro 50 Kilo. Dabei müßten die Frachtsätze für dasselbe Transportgut beim unterbrochenen Verkehre an den Hauptstationen sein:

Von Stettin—Dresden	ℳ 1,25,	statt daß sie in Wirklichkeit sind:	ℳ 2,28,
„ Dresden—Bodenbach	„ 0,25,	„ „ „ „ „	„ 0,49,
„ Bodenbach—Brünn	„ 1,40,	„ „ „ „ „	„ 2,96,
„ Brünn—Wien	„ 0,60,	„ „ „ „ „	„ 1,47,
	ℳ 3,50 pro 50 Kilo.		ℳ 7,20.

In unserer haarscharf rechnenden Zeit genügen solche Differenzen, um früher stattgefundene Concurrenzfähigkeit zu vernichten und jede fernere Mitwerbung auszuschließen.

Die Industrie, die zur Herstellung *eines* Centners fertiger Waare oft ein Vielfaches von Roh- und Hilfsstoffen verbraucht, wird mit dem Endproduct zu concurriren unfähig, wenn ihr der Bezug der ersteren durch Differenzialfrachttarife im Vergleich zu anderen begünstigten Plätzen erheblich vertheuert wird.

Welche entscheidende Rolle die Frachtkosten bei den voluminösen Producten der Landwirthschaft spielen, ist bekannt, und wie die Krisis, in welcher sich der Ackerbau Deutschlands dermalen befindet, verschärft wird durch die *geradezu als Importprämien wirkenden* Frachtbegünstigungen auf Russisches und Ungarisches Getreide, dafür bringen die Congresse und die Fachblätter der Landwirthe alltäglich schlagende Belege.

Lediglich das prinziplose Wettrennen um Wohlfeilheit der Fracht im einzelnen Falle, ohne Rücksicht auf Verhältnißmäßigkeit, wobei selbstverständlich die vielumworbenen „Haupt-Frachtmärkte“ am besten fahren, trägt die Schuld an diesem, wie an dem Uebel der exceptionellen Begünstigung einzelner Orte. Hätte man die ursprünglich den Eisenbahnen als monopolisirten Transportanstalten auferlegte Regel der Gleichbehandlung Aller nicht dermaßen aus den Augen verloren, daß selbst persönliche Vergünstigungen in Form geheimer Frachtnachlässe sich einschleichen konnten, so würde es nie so weit gekommen sein. Die Unzulässigkeit solcher persönlichen Begünstigungen ist zwar jetzt allgemein anerkannt, aber das System der localen Begünstigungen, der Differenzialtarif, steht noch in voller Blüthe.

Man übertreibt die Schwierigkeiten der Durchführung des entgegengesetzten Prinzips, welches die Frachtsätze einfach nach der Länge des durchlaufenen Weges abgestuft wissen will, indem man sich auf die sehr ungleichen Bau- und Betriebskosten der verschiedenen Bahnen beruft, durch welche es denselben unmöglich werde, auf gleiche Distanzen zu den nämlichen Preisen zu transportiren. Darum handelt es sich gar nicht. Was Anstoß erweckt, ist die Thatsache, daß auf der nämlichen Strecke, wo also von verschiedenen Bau- und Betriebskosten gar nicht die Rede sein kann, dieselbe Transportleistung in dem einen Falle so, in dem anderen anders taxirt wird. Gleichförmigkeit der Preise auf den verschiedenen Linien ist selbstverständlich nur insoweit möglich, als der Besitz von theuren und wohlfeileren in einer Hand vereinigt ist, so daß Vortheile und Nachtheile sich mit einander ausgleichen. Den verschiedenen Kosten, mit denen die verschiedenen Unternehmungen arbeiten, im Tarife Rechnung zu tragen, muß natürlich unverwehrt bleiben. Es könnte dies am einfachsten und ohne Präjudiz für die gleiche Normirung des Tarifsatzes für die gleiche Längeneinheit in der Weise geschehen, daß den in Hinsicht auf Bau oder Betrieb oder beides zugleich besonders belasteten Bahnen, welche über breite Gewässer, Sümpfe oder durch schwieriges Gebirgsterrain geführt sind, ein dem erhöhten Anlagecapital, resp. der Naturallänge entsprechendes Plus an „Tariflänge" im Vergleich zur Baulänge zugestanden würde. Umgekehrt wäre die schon im Preußischen Eisenbahngesetze von 1838 vorgesehene Erniedrigung der Frachten, falls der Ertrag des gesammten Anlagecapitals einen gewissen, dort mit 10 Procent zu hoch bemessenen, vielleicht auf 6 Procent zu normirenden Satz überschreitet, am leichtesten durch Verkürzung der Tariflänge auszuführen.

Selbstverständlich werden durch das System der Tariflänge proportionaler Frachtsätze, wobei die gebrochenen Sendungen bis auf den erneuten Zuschlag der Expeditionsgebühr bei jeder Unterbrechung mit den directen Frachtsätzen übereinstimmen müssen, auch die Begünstigungen der längeren Transporte vor den kürzeren durch Anwendung der sogenannten fallenden Scala ausgeschlossen, und das mit Recht, denn die zur Rechtfertigung derselben geltend gemachte größere Rentabilität der Wagen bei continuirlichem Laufe wird erheblich beeinträchtigt durch die mit der zunehmenden Entfernung vom Ausgangspunkte wachsende Schwierigkeit, den Wagen prompt zurück zu erhalten und dem vermehrten Risico, ihn auf lange Strecken leer retour laufen lassen zu müssen.

Eben dieser Punkt pflegt vollständig übersehen zu werden bei der beliebten Bevorzugung der Transporte gewisser Producte, wie Getreide, auf weite Entfernungen, welche Sendungen nebenbei noch den Uebelstand haben, daß sie je nach dem Ausfall der Ernten und Conjuncturen intermittirende,

und darauf speculirende Bahnen der Gefahr ausgesetzt sind, einen ansehnlichen Wagenpark zeitweilig gar nicht ausnutzen zu können.

Aehnlichen periodischen Schwankungen nach der Saison oder nach dem Gange der Geschäfte, wodurch der Brennstoffbedarf von Fabriken und Hüttenwerken wesentlich beeinflußt wird, unterliegt der Kohlenversandt, der schon infolge der unvermeidlichen Beschmuzung der Transportmittel einen eigenen, auf Rücktouren gar nicht zu benutzenden Wagenpark erfordert, welcher daher im besten Falle nur zur Hälfte seiner Leistungsfähigkeit ausgenutzt wird und thatsächlich pro durchlaufenen Kilometer nur halb soviel einbringt, als nominell dafür gezahlt wird. Die bekannte, durch eine nachhaltige Agitation der Kohlenwerksinteressenten fast zum Glaubenssatz gestempelte und unter anderen auch in die Verfassung des Deutschen Reichs übergegangene Forderung, daß Kohlen zum Pfennigtarif transportirt werden sollen, beruht aber gerade auf der Unterstellung, daß der Laderaum des Wagens bei diesen Productensendungen immer voll ausgenutzt werde, was bei den Stückgütern nicht der Fall sei, während davon, daß die Kohlenwagen leer zurücklaufen, Stückgüter aber meist auf Hin- und Rücktour zu befördern sind, nicht die Rede ist.

So ist es dahin gekommen, daß durch das Bestreben, durch Ausnahmetarife um jeden Preis Güter auf eine bestimmte Bahn zu ziehen, wodurch allerdings der Umfang und Brutto-Ertrag gewisser Güterverkehre sich außerordentlich gehoben haben, der Nettowerth des letzteren schließlich ganz in Frage gestellt worden ist, indem z. B. für die Sächsischen Staatsbahnen vor Jahresfrist von offenbar sehr unterrichteter Seite in der wissenschaftlichen Beilage der Leipziger Zeitung Nachweis erbracht wurde, daß hier bei dem sehr schwunghaften Güterverkehr effectiv Geld zugesetzt werde und der Personenverkehr den **lediglich von den extrem billigen Producten- und Durchgangsfrachtsätzen herrührenden** (der Stückgüterverkehr erwies sich als durchaus rentabel) **Schaden am Güterverkehr** ausgleichen müsse.

Das Allersonderbarste bei der Sache ist, daß die im statistischen Berichte der Staatseisenbahnen als eine wesentliche Ursache der gesunkenen Rente signalisirte Vertheuerung der Brennstoffe, die in einem Jahre eine Mehrausgabe von 1 Million Mark erheischte, wesentlich aus jenem Begünstigungssystem selbst entsprungen ist, welches in eben dem Maße, als es ihm glückt, den Absatz der inländischen Kohlen in der Ferne zu steigern, nach dem ökonomischen Gesetz der Bestimmung des Preises durch Angebot und Nachfrage, proportional mit der Erweiterung des Abnehmerkreises sich selbst die Einkaufsbedingung verschlechtert, und, weit entfernt, die Wohlfeilheit der Brennstoffe, die dem Publikum in Aussicht gestellt war und deren volks-

wirthschaftlicher Segen die fiscalische Mindereinnahme verschmerzen lassen könnte, zu befördern, nur die, in einigen Fällen an's Fabelhafte grenzende, Rente der Kohlenwerke durch Verdoppelung der Kohlenpreise in die Höhe getrieben hat, womit wiederum die Erregung einer überhitzigen Speculation auf Kohlenwerksantheile und ein verhängnißvoller Schwindel in zweifelhaften Kohlenwerksunternehmungen in engem Zusammenhange steht.

Der günstige Erfolg der Kohlenwerksagitation hat eine Menge anderer Anläufe zur Erringung von Begünstigungstarifen für bestimmte, oft sehr unbedeutende Artikel zur Folge gehabt, die aber, man kann nicht sagen, wie dies zugegangen, trotzdem häufig von Erfolg gewesen, während andere Gegenstände, die ganz zuverlässig einen Massentransport würden ergeben haben, z. B. die weiter unten speciell zu erwähnenden, für Sachsen eine wichtige Erwerbsquelle bildenden **Steinmetzarbeiten**, von solcher und überhaupt von jeder Begünstigung ausgeschlossen, in der hierfür prohibitorisch wirkenden Normalclasse stehen blieben. So ist es denn schließlich dahin gekommen, daß der Normaltarif völlig zum Ausnahmetarif geworden ist und die meisten Artikel mehr oder minder willkürlich in Ausnahmeclassen vertheilt sind. Wie wenig dabei allgemeine Gesichtspunkte maßgebend gewesen sind und wie geringe Waarenkenntniß Diejenigen besitzen, die durch die Vertheilung von Gunst und Ungunst über die Routen-Transportgegenstände thatsächlich einen leitenden Einfluß von gewaltiger Bedeutung auf die gesammte Volkswirthschaft ausüben, möge nachstehender Auszug aus dem von den vereinigten Directionen Norddeutscher Eisenbahnen dem Reichseisenbahnamt proponirten, also die Summe ihres Wissens repräsentirenden Entwurf einer gemeinsamen Waarenclassification für die Eisenbahnen des Deutschen Reiches darthun.

In Bezug auf Producte des Thier- und Pflanzenreichs huldigt der Entwurf der Eisenbahnen im Allgemeinen dem, wenn einmal das Princip der Wertheclassification zugelassen wird, richtigen Principe, die frischen resp. noch rohen Artikel zu niedrigeren Tarifsätzen passiren zu lassen, als die einen concentrirteren Werth einschließenden verarbeiteten. Aber er läßt sich in dieser Beziehung auffallende Abweichungen zu Schulden kommen.

Es stimmt zu dem vorangeschickten Principe, wenn **saure Gurken** (gleichwie **Sauerkraut**) in Fässern unter II. A. classificirt sind, während **frische**, wie alle **Feld-**, **Garten-** und **Waldfrüchte**, unter II. B. zu stehen kommen. Aber es ist eine auffallende Inconsequenz, saure Gurken unter II. A. zu setzen, wenn das viel werthvollere **Pflaumenmus** in Fässern oder großen Steintöpfen unter II. B. verwiesen ist.

Rein willkürlich ist die Ausschließung der **Weintrauben** von der Subsumtion unter „**Obst**“ resp. **frische Früchte** (II. B.) Den Charakter

eines Luxusartikels tragen viele Obstsorten in viel höherem Grade als Weintrauben. Was soll man beispielsweise dazu sagen, wenn **Erdbeeren**, ein in Massen nach Berlin gehendes Product der Weinberge zwischen Dresden und Meißen, als „Beeren, frische und getrocknete" unter II. B. classificirt werden, **Weinbeeren** aber den höheren Normalsatz zahlen sollen? Und welcher Widerspruch, die **Weintrauben** höher zu verrechnen, als den daraus gepreßten **Most**, ja den ausgegohrenen **Wein**, der unter II. A. fällt, während beim Obstwein das richtige Verhältniß innegehalten ist, da **Obstmost** und **Cider** unter II. A., **frisches Obst** hingegen, nicht minder sogar „**Aepfel-** und **Birnensaft** in **Fässern** oder **großen Steintöpfen**", unter II. B. rangiren!

Oelsamen sollen zu dem niedrigen Ausnahmetarife des Getreides, andere Sämereien zu den Frachtsätzen von Classe II. B. befördert werden. Nur ein einziger Artikel ist ausgenommen, nämlich **Bockshornsamen.** Dieser ist für Classe II. A. reservirt. Der Grund dieser Ausnahmebestimmung ist um so weniger zu errathen, als Bockshornsamen seiner ausschließlich thierarzneilichen Verwendung halber nur ausnahmsweise in ganzen Wagenladungen auf die Bahn kommen kann. Classe A. und B. sind aber Wagenladungsclassen, und nur wenn diese in Anwendung kommen, soll Bockshornsamen anders als sonstige Sämereien taxirt werden. Für diesen höchst singulären Fall eine Ausnahmebestimmung zu treffen und das Princip der Gleichstellung aller Sämereien zu durchlöchern, so daß streng genommen nun in jedem Falle Revision nothwendig wäre, um zu sehen, ob nicht etwa „**Bockshornsamen**" durchgeschmuggelt werden solle, das ist doch gewiß weder logisch noch practisch!

Gehen wir über zu den Producten des Thierreichs.

„**Fleisch, frisches,** excl. **Wildpret** und **Geflügel,** auch geräuchertes", werden nach II. A. gewiesen. Die Ausschließung von Wildpret und Geflügel erinnert an die Ausschließung der Weintrauben von der Tarifclasse der Beeren, resp. des Obstes. Aber wo bleiben die Fische? **Bücklinge** und **Stockfische** sind unter II. A., **Heringe** sogar unter II. C. classificirt, **andere geräucherte** oder **gesalzene Fische,** ingleichen **alle frischen** hingegen übergangen, d. h. der theuern Normalclasse zugewiesen! Es wiederholt sich hier das Mißverhältniß, welches bei der Tarifirung der Weintrauben und Most, resp. Wein stattfindet. Der frische, rohe Gegenstand ist höher angesetzt, als der verarbeitete, als das Product daraus.

Auf den nämlichen Widerspruch stoßen wir bei dem Artikel „**Milch,**" der in dem Waarenverzeichnisse fehlt, also der Normalclasse zugedacht ist, während **Butter,** wie alle Fette und **Käse,** unter II. A. rubriciren.

Sollte zur Motivirung dieser Anomalie eingewendet werden, daß frische Milch gleich frischen Fischen einer beschleunigten Versendung bedürfe

und daher in der Regel sogar als Eilgut versendet werden müsse, so ist zu erwidern, daß auch frisches Fleisch einen langsamen Transport nicht verträgt und gleichwohl nach ermäßigtem Satze befördert werden soll. Ueberdem würden Milchsendungen mit der Eisenbahn, wo sie überhaupt in Gang kommen, immer in die Classe jener regelmäßigen und größeren Transporte gehören, welche doch sonst begünstigenswerth befunden werden.

Erdfarben sind unter Classe II. A. gewiesen; die an Werth pro Centner nur in Ausnahmefällen hinter ihnen zurückstehenden **Farbhölzer** dagegen in Blöcken unter II. C., gemahlen und geraspelt unter II. B. Noch auffallender wird die Classification der meist geringwerthigen Erdfarben unter II. A. dadurch, daß selbst die im Durchschnitte beträchtlich werthvolleren **Farbholzextracte** unter II. B. gestellt sind.

Endlich finden sich in dem Waarenverzeichniß noch einige Anstrichfarben und Farbwaaren einzeln, und zwar sämmtlich unter II. A., eingereiht, so **Bleiweiß, Barytweiß, Zinkweiß, Mennige, Orseille.** Warum, fragt man hier, sind denn nicht alle Farbwaaren hierher gewiesen? Warum hat man eine Anzahl ganz planlos durch Uebergehen der Normalclasse eingereiht, so **Lacmus,** dessen Werth dem der Orseille keineswegs voransteht, während man an **Ofenschwarz** (Graphit) gedacht und dasselbe nach II. C., resp. D. gewiesen hat, so auch das an Wohlfeilheit den Erdfarben noch vorangehende **Frankfurter Schwarz,** den wichtigen Farbstoff der Buchdruckerschwärze, denn schwerlich wird man (schon die Ausnahme deutet darauf) dasselbe nach dem Wortlaute der Bestimmung „**Ruß** excl. Kienruß" gleich den Düngeartikeln tarifiren wollen, obgleich „**Beinschwarz**" als „**Knochenkohle**" zwar nicht ganz so tief, wie „**Knochenmehl zum Düngen,**" aber doch unter II. C. zu stehen kommt.

Solche Ungleichheiten entspringen dem Mangel einer durchgreifenden Subsumtion der Artikel unter allgemeine Categorien, wie denn beispielsweise in Ermangelung einer Rubrik „**Farbwaaren**" viele geringwerthige Farbeartikel zu den Normalfrachtsätzen unverhältnißmäßig belastet erscheinen, die hochwerthigen **Kreuzbeeren,** als „Beeren frische wie getrocknete", dagegen beanspruchen dürfen, unter II. B. befördert zu werden.

Auf die im größten Maßstabe verbrauchten **Firnißfarben** ist gar keine Rücksicht genommen. Sie werden daher muthmaßlich den Normalfrachtsatz zahlen sollen, so daß gekochtes Leinöl, welches als Oel unter II. A. gehört, durch die Mischung mit dem noch wohlfeileren Bleiweiß, welches ebenso classificirt ist, zu einem höher tarifirten Körper wird.

Eisenbeize ist unter II. A. versetzt; die übrigen **Farbebeizen** sind mit Stillschweigen übergangen. Auch hier hätte die Categorie statt des einzelnen Artikels in Betracht gezogen werden sollen.

Die Subsumtion von „**Harz**“ und „**Colophonium,**“ die factisch nicht zu trennen sind, unter zwei verschiedene Tarifclassen (II. C. und II. B.) ist schon ein Beweis geringer Waarenkunde. Aber was soll man dazu sagen, daß der nämliche Artikel unter dem Namen „**Galipot**“ noch ein drittes Mal und wieder unter einer anderen Tarifclasse (II. A.) wiederkehrt? In dem letzteren Falle ist er definirt als: „**gereinigtes Fichtenharz,**“ was, beiläufig gesagt, unzutreffend ist. Wollte man eine Frachtabstufung nach dem Grade der Raffination eintreten lassen, so müßte vielmehr das **Colophonium** (Geigenharz) die erste Stelle einnehmen. Aber darf man überhaupt von den Eisenbahnbetriebsbeamten die Befähigung zu solchen Unterscheidungen bei dem bekanntlich meist in Fässern verschickten Artikel erwarten?

Die Producte der trockenen Destillation, natürliche und künstliche, haben im Allgemeinen unter II. A. ihre Stelle gefunden, so **Petroleum, Photogen, Benzin, Terpentinöl, Paraffin.** Dagegen sind unter II. C. anzutreffen neben **Asphalt, Pech, Theer** auch **Naphthalin** (dieses gleich **Steinkohlentheer** sogar unter Umständen bei II. D.) nebst dem theuren **Kreosot** und **Kreosotöl.** Hierbei sind wiederholt Ausschließungen gemacht (so bei **Theeröle:** „mit Ausschluß von **Paraffinöl**“), die sich in der Tarifirung als Einschließungen erweisen — ein formelles Zeichen eilfertiger und mangelhafter Redaction.

Die in großer Menge in den Handel kommenden Chemicalien sind meist nach II. C. classificirt; hier haben insbesondere die wichtigsten **Salze** (mit Ausnahme des **Kalisalpeters,** der unter II. B. verwiesen ist) ihre Stelle gefunden. Dagegen ist „**Lauge,** excl. besonders genannt“ unter II. A. eingestellt.

Eine solche Ausnahme ist gemacht mit „**Chrom-Alaun-Mutterlauge**“, die unter II. B. verwiesen ist. Die gewöhnliche Seifensiederlauge findet sich unter der Bezeichnung **Seifensiederfluß** (Unterlauge, Potaschenlösung) bei II. C. untergebracht. Ebendahin ist **roher Salmiak** verwiesen. Die ebenso wohlfeile **Natronlauge** hingegen ist als „nicht besonders genannt“ nach II. A. tarifirt.

Nur durch Einführung einer absonderlichen Bezeichnung ist es zeither möglich gewesen, daß der Artikel „**Chlorkalk**“, der, vom aufrichtigen Versender unter diesem allgemein bekannten Namen aufgeliefert, zur Normalfracht ging, gleichzeitig unter dem Namen „**Bleicherde**“ (der jetzt erst als auch den „**Chlorkalk**“ deckend anerkannt worden ist) zu einem niedrigeren Productenfrachtsatze transportirt wurde.

Für „**Arsensäure in metallenen Gefäßen**“ sind, statt der Normalclasse, die Classen II. resp. A. vorgeschrieben, während eine solche Versend-

ungsweise erfahrungsgemäß überhaupt nicht Usance war, der betreffende Artikel vielmehr noch immer allgemein in Fässern mit Ueberfässern versendet wird.

Spiritus, Weingeist oder **Alkohol** werden, je nach der aufgegebenen Quantität, der Tarifclasse II. resp. A. zugetheilt, jedoch mit dem Bemerken, daß **„verdünnter absoluter Alkohol"** in die Normalclasse gehöre. Der Ausdruck enthält einen Widerspruch in sich selbst, denn **„verdünnter absoluter Alkohol"** ist eben kein **absoluter.** Außerdem ist schwer zu begreifen, warum der verdünnte Artikel höhere Kosten zahlen soll, als der unverdünnte. Was aber der Sache die Krone aufsetzt, ist die gleichzeitige Bestimmung über **„Aetherspiritus"** (eine Vermischung von Spiritus mit Aether), der im Widerspruche mit der eben angezogenen Bestimmung, gerade wie **absoluter Alkohol**, unter Classe II. resp. A. eingereiht wird. Tarifclasse A. ist eine Wagenladungsclasse, die nur in Anwendung kommt, wenn von dem betreffenden Artikel mindestens 100 Centner in einer Sendung zur Aufgabe gelangen; daß dies mit dem wirklichen **Aethersprit**, (Hoffmann'schen Geist), den jeder Apotheker sich selbst zu mischen pflegt, je vorkomme, ist höchst unglaublich. Wenn trotzdem ein Bedürfniß zur Aufstellung eines bezüglichen Tarifsatzes angenommen worden ist, so kann dies nicht wohl anders als auf dem Bestreben erklärt werden, unter dem Namen **„Aethersprit"** andere Producte zur Verladung zu bringen, wie denn minder gewissenhafte Versender aller Wahrscheinlichkeit nach sich dieses Auskunftsmittels bedient haben mögen, um den früher vom Verkehre mancher Bahnen furchtsamerweise ausgeschlossenen **Aether** auf die Bahn zu bringen.

Aus den Mineralien ist eine ganze Gruppe als **„Spath"** (Feld-, Fluß-, Schwer- und Kalkspath) unter II. C. resp. II. gestellt. Ausgenommen sind **Bitterspath** (Magnesit) und **Kryolith.**

Und worin besteht die Ausnahme? Darin, daß Wagenladungen dieser Mineralien im Gewicht von 200 Centner nicht nach Classe E., sondern nach Classe D. tarifirt wurden sollen. Die ganze Unterscheidung erinnert stark an die dem „Bockshornsamen" gegebene Ausnahmestellung gegenüber den übrigen Sämereien.

Der vergleichsweise unverhältnißmäßig hohen Tarifirung gewöhnlicher **Steinmetzarbeit**, die dem Sprachgebrauch zuwider zu **feiner** Bildhauerarbeit gestempelt und in die theure Normalclasse verwiesen wird, ist schon gedacht.

Zur Bestätigung dieser Behauptung diene noch, daß nach der projectirten Waarenclassification **„Knicker, Schusser** oder **Märbel"** (d. i. kleine Steinkugeln zum Spielen für Kinder), ingleichen **Griffel** (Schieferstifte) und **Schiefertafeln**, also Artikel, die im Vergleich zum Preise doch ziemlich viel Arbeit repräsentiren, der ermäßigten Classe II. A. zugewiesen sind.

Es wären auch aus dem Capitel der Manufacturwaaren noch mancherlei Absonderlichkeiten zu erwähnen, z. B.: daß man die Angaben über die Tarifirung von **Baumwollgeweben** unter den Stichworten **„Biber"**, **„Nessel"** suchen muß, wohin sie, nur für die durch günstig gestimmte Kenner des Tarifwesens Eingeweihten auffindbar, versteckt zu sein scheinen.

Indeß das Vorstehende wird zum Beweis der gründlichen Reform, welcher das ganze Classificationssystem, wenn es überhaupt beibehalten werden soll, unterworfen werden muß, überreichlich genügen. Auf alle Fälle ist zu veranlassen, daß eine Sache von so einschneidender Bedeutung nicht der einseitigen Entscheidung unmöglich genügend sachkundiger Eisenbahnbeamter überlassen, sondern unter consultativer Theilnahme wirklicher Fachmänner aus dem Stande der Landwirthe, Industriellen und Waarenhändler, welche zugleich die zu berücksichtigenden landschaftlichen Eigenthümlichkeiten genügend repräsentiren müssen, durch die zur Wahrung der öffentlichen Wohlfahrtsinteressen berufenen Centralbehörden festgestellt werde.

Offenbar einfacher und besser wäre es, mit dem ganzen Classificationssysteme, insofern demselben ein Werthtarifsystem zu Grunde liegt, gänzlich zu brechen, und, wie im Personenverkehr, statt der individuellen Zahlungsfähigkeit die Leistung der Bahnen zum Ausgangspunkte zu machen. Darauf läuft das jüngst im Elsaß und in Lothringen consequent angewendete System hinaus. Hiernach würde sich der Preis abstufen nach der Beschaffenheit der beanspruchten Wagen (offene oder gedeckte) und nach der Schnelligkeit der Beförderung. Im Interesse öconomischer Ausnutzung des Wagenraumes könnte neben der geforderten Extravergütung für sperriges Gut auf die durch den Absender selbst bewirkte Erschöpfung des Laderaums ganzer Wagen eine Prämie bewilligt werden, von welchem an sich nebensächlichen Umstande das ganze System den Namen Wagenraumsystem erhalten hat. Nur dürfte diese Prämie nicht so groß sein, daß sie das ganze Versandtgeschäft in die Hände der Spediteure brächte und es dem Publikum schließlich unmöglich würde, sich ohne Vermittelung derselben der Eisenbahn überhaupt zu bedienen, wogegen auch schon die Gestattung von Sammeltarifen für die Güterexpeditionen, wodurch die letzteren in diesem Punkte mit den Spediteuren in Concurrenz treten würden, einigen Schutz gewährte.

Wenn man gegen das Elsässisch-Lothringische System dessen geringe finanzielle Ergiebigkeit eingewendet hat, so hängt diese mit dem Tarifprincip offenbar in keiner Weise zusammen, sondern ist lediglich die Folge zu niedrig bemessener Einheitspreise. Die Württembergischen und Bayerischen Bahnen werden nach dem anderen System verwaltet und rentiren auch nicht besser. Es kann also nicht das System für die schlechte Rente der Bahnen im Reichslande verantwortlich gemacht werden.

Daß die Durchschnittssätze niedriger sein müssen, wenn die auf die Begünstigungstarife gegründeten Verhältnisse nicht allzuhart getroffen werden sollen, versteht sich von selbst. Aber das wird auch ganz gut möglich sein, denn da die Normalfrachtgüter nur noch einen kleinen Bruchtheil der gesammten Gütermasse repräsentiren, so wird der Durchschnittssatz unbedenklich weit mehr den ermäßigten Tarifen, als dem Normaltarife genähert werden können, ohne daß man zu befürchten braucht, es werde die dabei stattfindende ansehnliche Ermäßigung der Normalfracht einen nachtheiligen Einfluß auf das Gesammtergebniß ausüben. Eine kleine Erhöhung der Ausnahmetarife wird diese Reduction leicht übertragen. Unmöglich aber kann auf die Dauer eine Praxis fortgeübt werden, welche die Gesammtausgaben der Eisenbahnen auf die Normalgüter und den Streckenverkehr wälzen möchte, um directen Verkehr frei von allem Antheil an den Gesammtkosten, resp. mit effectivem Schaden, zu betreiben und das dort Gewonnene den Empfängern und Versendern blos durchgehender Güter zu verschenken, mit anderen Worten, dem Auslande Subsidien zu zahlen aus einem Fond, für dessen Ausfälle bei den Staatsbahnen die inländischen Steuerzahler aufzukommen haben.

Der ausländische Durchgangsverkehr kann dem Deutschen Reiche in Folge seiner centralen Lage in Europa gar nicht entgehen. Die Sorge der einzelnen Bahnen, denselben an Deutsche Mitbewerber zu verlieren, wird aufhören, wenn durch bindende Normen der jetzt schrankenlos waltenden, öffentlicher Institute geradezu unwürdigen, Concurrenzjägerei ein Riegel vorgeschoben wird und die Befürchtung, die Verkehrsbeziehungen zum Auslande könnten eine Erschwerung erleiden, wenn Deutschland ein von den, unter sich abweichende Principien befolgenden, also zur durchgreifenden Norm für Deutschland gar nicht geeigneten, Auslandsbahnen verschiedenes Tarifirungssystem annähme. Im Gegentheil, die selbst durch die Planlosigkeit ihrer Gütertarife in die größten Verlegenheiten gerathenen wichtigsten Nachbarländer, Oesterreich und Frankreich, würden ein Klarheit und Sicherheit verheißendes Vorgehen Deutschlands sicher bereitwilligst acceptiren und es würde auf diese Weise analog der längst bestehenden Uebereinstimmung in der Gleisweite, analog der glücklich zu Stande gebrachten internationalen Regelung der Posttarife, sicher bald ein übereinstimmendes centraleuropäisches Eisenbahntarifsystem in's Leben treten. Darum muthig voran auf dem Wege der durchgreifenden Reform! Weg mit allen Differenzialfrachtsätzen und Specialtarifen: einfache Tarifirung nach Distanz, Gewicht, Schnelligkeit und Wagengattung!

Druck von C. C. Meinhold & Söhne, Königl. Hofbuchdruckerei, Dresden.

(2)

Rückblicke und Vorblicke

im Kampfe gegen Eisenbahnwillkür.

Separatabdruck

aus dem Handelsberichte von Gehe & Co. in Dresden,

September 1875.

Berlin 1875. — Fr. Kortkampf.
Buchhandlung für Staatswissenschaften und Geschichte.
Verlag der Reichsgesetze.

In der allgemeinen Geschäftslage ist seit Versendung unseres letzten Berichtes eine wesentliche Veränderung nicht eingetreten. Seit zwei Jahren büßen bereits Handel und Gewerbe der Hauptculturländer — Deutschland in erster Linie — mit dauernder Stagnation die Excesse jener kurzen Schwindelperiode, die man füglich als die Zeit des Milliardenfiebers bezeichnen kann, und noch sind keine positiven Anzeichen dafür vorhanden, daß die genannten Industriezweige aus eigener Kraft sich der Lethargie, in die sie verfallen scheinen, zu entreißen vermöchten. Die Haupthoffnung ist vielmehr auf die günstigen Ergebnisse eines anderen Wirthschaftszweiges, des Landbaues, und auf den extraordinären Zuschuß gerichtet, welchen der Himmel in Gestalt einer guten Ernte der arbeitenden Menschheit zu senden verspricht, eine Hoffnung, die glücklicherweise, trotz localer Zerstörungen durch Unwetter, wie sie ja oft diejenigen Jahre auszeichneten, welche im Allgemeinen die gesegnetsten waren, nicht zu täuschen scheint.

Das Ausblicken nach einer guten Ernte, von der unser Nachbarland Oesterreich-Ungarn sogar, neben der Wiederherstellung seiner Volkswirthschaft, die erleichterte Lösung schwieriger finanzieller Fragen erhofft, sollte nun wohl ganz von selbst den Gedanken nahe legen, daß die wertherhöhenden Combinationen der Speculation, wenn sie nicht als wesenlose Schemen in den Lüften schweben sollen, des Fundamentes einer entsprechenden Urproduction bedürfen und daß, da die letztere schlechthin an den Boden gebunden ist, auch Handel und Gewerbe indirect in diesem wurzeln. Die Neuzeit hat zwar die Beweglichkeit der Menschen wie der Sachgüter außerordentlich vermehrt; das Erforderniß der Stabilität für die schaffenden Kräfte besteht jedoch daneben nicht nur in unverminderter Stärke fort, sondern es hat sogar in dem Maße an Bedeutung gewonnen, als der zunehmende Großbetrieb die Fixirung bedeutender Capitalien in Handels- und Gewerbsanlagen nöthig machte. Ohne eine gewisse Aussicht auf dauernde nutzbringende Beschäftigung werden derartige Capitalverwendungen zum Wagniß, für welches Diejenigen, die nicht davor zurückschrecken, in rascher Einheimsung des größtmöglichsten augenblicklich erzielbaren Nutzens sich

eine Extraprämie sichern müssen. Die wirklich gemeinnützige Praxis, die sich, im Hinblicke auf sichere Fortdauer, mit dem geringsten Nutzen begnügt, wird unter solchen Umständen zur Unmöglichkeit, und die Zahl Derjenigen, welche daran festhalten, tritt, da sie ohne Nachwuchs bleibt, mehr und mehr zurück hinter jener minder scrupulösen Gesellschaft, welche durch raubbauartiges Exploitiren ihre Betriebsweise der Unstetigkeit der Gewinnstchancen anzupassen sucht: eine folgenschwere Veränderung der Geschäfte und der Geschäftswelt, von der die Lenker der Staaten noch ebensowenig eine Ahnung zu haben scheinen, als die Eigenthümer und Leiter der an dieser Wandlung vornehmlich betheiligten Haupt-Transportinstitute bis jetzt irgend ein Verständniß für ihr eigenes dabei auf's Stärkste engagirtes Interesse an den Tag gelegt haben.

Die **Eisenbahnen** waren es, welche zuerst die Bevölkerung der Binnenländer aus ihrem ruhigen Dahinleben in engen Verhältnissen aufrüttelten, ihre Blicke in die Ferne richteten und auf sie etwas von jener Beweglichkeit und Unternehmungslust übertrugen, welche bis dahin ein Privilegium der Seeplätze gebildet hatten. Leider hat sich zu gleicher Zeit auf die Vorstellungen von der Aufgabe der Transportanstalten des festen Landes so Manches übertragen, was für die Seeschifffahrt seine Berechtigung hat, auf den Landtransport angewendet aber die Dinge geradezu auf den Kopf stellt. Der Seemann darf den Ocean, den er befährt, als todtes Medium, ja als zu überwindendes Hinderniß der durch ihn unterhaltenen Verkehrsbeziehungen ansehen. Für ihn liegt zwischen dem Hafen, von dem er ausläuft, und demjenigen, welchem er zusteuert, nur eine Wasserwüste, die erst durch die darüber hinstreifenden Segel und rauchenden Kamine der Dampfer Belebung empfängt. Der Landfrachter hingegen bewegt sich auf dem nämlichen Grund und Boden, welcher ihn und Diejenigen, deren Geschäfte er besorgt, ernähren muß. Wüsten und Einöden sind mehr oder weniger absolute Schrecken des Landverkehrs, während er in wohlangebauten bevölkerten Landschaften seine höchstmögliche Entwickelung erreicht. Es ist daher geradezu Selbstmord von Seiten der Landfrachtunternehmer, wenn sie die Bedingungen der Blüthe des Landes zerstören, durch welche sich der von ihnen vermittelte Verkehr bewegt, denn sie graben damit den großen Bevölkerungscentren, deren Beziehungen unter einander sie allein im Auge haben, die Wurzeln ab und vernichten so indirect die Bedingungen eben des Verkehrs, auf den sie ihre Existenz ausschließlich gründen möchten.

Eben damit sehen wir die Eisenbahnen seit einer Reihe von Jahren in seltener Verblendung unausgesetzt beschäftigt. Wie die Eisenbahnbaumeister ihren Stolz darein setzen, ohne Rücksicht auf die Kosten (die unter Umständen die bestfundirten Unternehmungen dem Ruin zuführen oder den

Gesammtverkehr um das Zehnfache der für eine bestimmte Route erstrebten „Ersparniß" zu vertheuern zwingen) zwischenverkehrslose directeste Linien herzustellen, die Maschinentechniker sich mit der Construction von Locomotiven abmühen, mit welchen man die weitesten Wege durchfliegen kann, ohne unterwegs anhalten zu müssen, so strengen sich die Tarifkünstler an, Fahrtaxen zu ersinnen, welche darauf hinauslaufen, den gesammten Frachtverkehr an einigen Hauptpunkten zu concentriren, indem man denselben extraordinäre Begünstigungen zuwendet, von welchen die anderen in ähnlicher Weise ausgeschlossen sind, wie Bewohner der kleineren Orte von der Benutzung der Personeneilzüge. In ähnlicher Weise allerdings, aber noch viel strenger! Denn da man es noch nicht thunlich gefunden hat, Locomotiven zu bauen, deren Wasservorrath für mehr als 1—2 Stunden ausreicht, da in Folge dessen die schnellsten Personenzüge nicht im Stande sind, ganze Provinzen ohne Anhalten zu passiren, so bleibt den Bewohnern der Nebenstationen in Bezug auf den Personen-Eilzugsverkehr immer noch die Möglichkeit, mit Hilfe der Localzüge in nicht allzugroßer Entfernung den Anschluß an denselben zu gewinnen. Die kleineren Plätze würden sehr zufrieden sein, wenn ihnen durch eine ähnliche Modalität der directe Güter-Verkehr in gleicher Nähe erreichbar gemacht würde. Aber davon ist keine Rede. Frei von den beengenden Schranken der Mechanik können die Tarifmänner über einen halben Erdtheil im Sprunge wegsetzen. Geschlossene Güterzüge auf tausend und mehr Kilometer Entfernung zu expediren, ist, wie uns die tägliche Erfahrung zeigt, eine Sache, die sich verhältnißmäßig leicht arrangiren läßt; kein Wunder daher, wenn die directen Güterverkehrstarife ganz andere Schritte machen, als selbst die märchenhaften Siebenmeilenstiefel erlauben würden.

Die Leser dieser Berichte kennen meist aus eigener Erfahrung zur Genüge die Zustände, auf die wir anspielen, so daß es für sie einer langen Erläuterung des gebrauchten Bildes nicht bedarf. Sie empfinden großentheils selbst die erdrückende Wirkung, welche das System der Differenzialtarife, die gegenüber der directen Fracht bis zu 50% höhere Bemessung der Fracht für die Summe der Theilstrecken, auf die Concurrenzfähigkeit der an den Zwischenplätzen angesiedelten Industrien und Handelsunternehmungen ausübt. Sie wissen, wie wir seit einer langen Reihe von Jahren an dieser Stelle, der einzigen, die uns keine Mißgestaltung der Presse, keine Verfälschung des Repräsentativsystems streitig machen kann, die Gefahr signalisirt und die Bedrohten zur Abwehr aufgerufen haben.

Wohl ist dieser Ruf nicht ungehört verhallt, denn schon vor anderthalb Jahrzehnten vereinigten sich die Fabrik- und Handelsstände von nahezu Hundert größeren und kleineren Deutschen Städten, um von der damaligen

höchsten gesetzgebenden Instanz Schutz gegen den Despotismus der Eisenbahnverwaltungen zu erlangen. Schon glaubten sie ihrem Ziele nahe zu sein, als das uncontrolirbare Spiel hinter den Coulissen eine plötzliche Wendung im entgegengesetzten Sinne herbeiführte. Der hoffnungerweckende Abschnitt „vom Frachtgeschäft" im Entwurfe des Deutschen Handelsgesetzbuches wurde bei der letzten Lesung (welche auch in den Abschnitt „von den Handelsgesellschaften" einige, das unverantwortliche Walten des später zu so verhängnißvoller Freiheit gelangten anonymen Capitals einleitende Modificationen hineinbrachte) urplötzlich so gründlicher Umarbeitung unterzogen, daß dadurch die Mehrzahl der mißbräuchlich im Frachtgeschäfte der Eisenbahnen aufgekommenen Uebungen erst ihre gesetzliche Sanction empfing. Die Haftpflicht der Eisenbahnen war und blieb in den meisten Fällen eine illusorische, und die Tarifwillkür nahm unter dem Anreize verschärfter Concurrenz erst recht ihren Fortgang. Sie hat schließlich auch die noch am längsten bei dem einfachen Grundsatze der Preisbemessung nach der Länge der zu durchfahrenden Strecke verharrenden Personenverkehrstarife erfaßt und das Publikum schließlich derart an die Regellosigkeit in diesen Dingen gewöhnt, daß man heute kaum noch ein Wort darüber verliert, wenn auch hier die kürzere Route höher tarifirt wird, als die längere, der Theil höher als das Ganze, also beispielsweise für ein Billet von Dresden nach Lindau mehr zu zahlen ist, als für ein Billet, welches zur Reise von Dresden über Lindau bis Chur berechtigt. Es würde wohl noch länger ruhig so fortgegangen sein, hätten sich die Folgen des tollen Treibens nicht in den Cassen der Eisenbahnen selbst unangenehm fühlbar gemacht. Die Concurrenzjagd um den Besitz der allerdirectesten Routen hatte eine solche Vermehrung des fixen Capitals in Form von Parallellinien für die Hauptrichtungen des großen Verkehrs mit großartigen und luxuriösen Bahnhofsanlagen auf dem fast unerschwinglich theuren Boden der Hauptverkehrsplätze und zugleich eine solche Preisschleuderei in den Durchgangsfrachten zur Folge gehabt, daß die Reinerträge der Eisenbahnunternehmungen in erschreckendem Maße heruntergingen. Man suchte nach einem Correctiv hiergegen und fand es nicht etwa im Aufgeben des verkehrten Systems, sondern — gerade wie kurz vorher die unter gleichem Uebel leidenden Engländer — in einer zwanzigprocentigen Tariferhöhung.

Tariferhöhungen konnten zeither in Deutschland von den Eisenbahnverwaltungen nicht ohne Genehmigung der politischen Gewalten in's Werk gesetzt werden. Sie mußten zuvor die Genehmigung der betreffenden Staatsregierungen erlangen. Im vorliegenden Falle, wo es sich um eine allgemeine Deutsche Maßregel handelte, hatte der Bundesrath darüber zu entscheiden. Er gab auf Befürwortung des Reichseisenbahnamtes seine Zustimmung, aber

nur für einen kurz bemessenen Zeitraum, um den Eisenbahnen über eine augenblickliche Verlegenheit hinwegzuhelfen, und unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß die Zwischenzeit benutzt werden sollte, um eine allgemeine Reform des Tarifwesens durchzuführen. Daß es mit dem Eisenbahnwesen nicht so fortgehen könne, wie zeither, war für die öffentliche Meinung nachgerade ein feststehender Satz geworden, denn wem auch die Mißbräuche der Verwaltungen nicht vor Augen getreten waren, Den hatten die Scandale der jüngsten Eisenbahngründungen von der Reformbedürftigkeit des Eisenbahnwesens in Haupt und Gliedern überzeugt. Ein Eisenbahngesetz sollte nach allen Richtungen hin Abhilfe schaffen, und der mit der Ausarbeitung desselben Beauftragte hatte seine Aufgabe in der That auch in so umfassendem Sinne verstanden, hatte insbesondere, was nicht vergessen werden darf, sich bemüht, die durch die endgiltige Fassung der Bestimmungen des Deutschen Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft fast illusorisch gewordene Haftpflicht der Eisenbahnen in ihrem vollen Umfange wieder herzustellen und den Ausschreitungen des Differenzialfrachtwesens auf legislatorischem Wege entgegenzuwirken gesucht.

Leider sind alle die glänzenden Hoffnungen, welche dieser Gang der Dinge bei Dem und Jenem erweckt haben mag, rasch in Nichts zerronnen, unsere vor Jahresfrist ausgesprochenen Befürchtungen nur zu sehr gerechtfertigt worden. **Nicht besser, nein schlechter soll es werden!** Die Tariferhöhung ist, nachdem die dafür bewilligte Frist abgelaufen, mit Hilfe des so oft erfolgreich angewandten Kunstgriffs, einige Hauptreclamanten durch Bewilligung von Ausnahmen still zu machen, ohne viel Redens perpetuirt worden. Von der Wiederherstellung der vollen Haftpflicht der Eisenbahnen ist, nachdem der erste Entwurf eines Eisenbahngesetzes zurückgezogen und durch einen anderen, dieses Capitel, wie so manches andere, gar nicht berührenden ersetzt worden ist, keine Rede mehr. Von der Tarifreform endlich sind wir weiter entfernt, denn je, wenn die von Seiten der Eisenbahnverwaltungen der Fassung der bezüglichen Paragraphen im neuen Entwurfe eines Eisenbahngesetzes für das Deutsche Reich gegebene Deutung sich wirklich als die dem Sinne der Gesetzgeber entsprechende erweisen sollte. Hiernach würde nämlich eine behördliche Aufsicht über das Tarifwesen in Zukunft nur noch seitens des Reiches geübt werden und eine Genehmigung des Reichseisenbahnamtes nur bei „Differenzialtarifen" erforderlich sein. Von den hinsichtlich der Höhe der Tarife in den Concessionsurkunden ausdrücklich eingegangenen Verpflichtungen gegenüber den Landesregierungen (von deren Eingreifen zwar thatsächlich nicht viel zu verspüren war, deren Interventionsrecht aber schon an sich der Willkür gewisse Schranken zog und den Unterthanen wenigstens die Möglichkeit eines Schutzes eröffnete) würden die Eisen-

bahnunternehmungen ohne andere Gegenleistung, als die Annahme der fortdauernden zwanzigprocentigen Tariferhöhung, einfach entbunden, so, als wäre es an diesem zwiefachen Geschenke noch nicht genug, würde ihnen noch die **völlige Unabhängigkeit von jeder staatlichen Instanz hinsichtlich der Tarife für den Localverkehr — von den Landesregierungen wie vom Reichseisenbahnamt** — gleichsam als Zugabe obenein bewilligt werden. Mit anderen Worten, da, wo wegen des stattfindenden Monopoles Controle am nothwendigsten ist, im Binnenverkehr, würde sie aufgehoben, da, wo die Concurrenz sich wirksam gezeigt hat, im directen und Durchgangsverkehr, würden die Eisenbahnen die Intervention einer Reichsbehörde acceptiren, und zwar, wie aus dem Folgenden hervorgeht, wesentlich als Schiedsgericht für die unter ihnen selbst über Theilung des Verkehrs, resp. der Revenuen, entstehenden Streitigkeiten, denen allein das Publikum bisher zeitweilige Concessionen zu danken gehabt hat, also viel mehr zu ihrem eigenen Schutze gegen die Eventualität, sich zu solchen Concessionen herbeilassen zu müssen, als zum Schutze des Publikums.

Wer bei alledem wenigstens von der Unterstellung der Differenzialfrachten unter die Cognition des Reichseisenbahnamtes einigen Erfolg erwartet, der möge sich nur vergegenwärtigen, daß bei jeder Differenz **zwei** Größen in Betracht kommen (im vorliegenden Falle die directe Fracht und die Streckenfrachten) und daß es dem Reichseisenbahnamte selbst beim besten Willen unmöglich ist, auf die „Differenz," auf das ja allein den Gegenstand der Klage bildende **Verhältniß** zwischen beiden Frachtsätzen, überhaupt einzuwirken, da es nur eine der beiden Größen, die directe Fracht, fixiren darf, die andere aber, die Streckenfracht, dem Belieben der Eisenbahnverwaltungen überlassen bleibt. Uebrigens belehrt uns das officielle Organ der Eisenbahnverwaltungen: es scheine bei Abfassung des neuen Eisenbahngesetzentwurfs, der als „Differenzialtarife" — etwas schielend — diejenigen ansieht,

> „welche den Preis für den ununterbrochenen Transport von einem Endpunkte zum andern wesentlich niedriger **erscheinen** lassen, als die Preise für den unterbrochenen Verkehr,"

davon ausgegangen zu sein, daß unter Differenzialtarifen

> „nur solche zu verstehen, welche für eine absolut nähere Station einen höheren Frachtsatz als für eine entferntere **gewähren**" (!)

und daß demnach solche Abnormitäten nicht etwa verboten sein, sondern vielmehr durch das Reichseisenbahnamt, bei welchem,

> „wenn wir recht unterrichtet sind, keine grundsätzliche Abneigung gegen (solche) Differenzialtarife besteht,"

ausdrücklich sanctionirt werden sollen! Wir selbst sind zwar nach unseren

Erfahrungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens dahin gekommen, daß uns selbst eine Ungeheuerlichkeit, wie diese, nicht überraschen könnte; aber daß es in weiteren Kreisen denn doch einige Sensation machen würde, wenn die Vorhersage dieses „unterrichteten" Correspondenten sich bestätigen sollte, dafür bürgen wir!

Die Eisenbahnverwaltungen scheinen ihrer Sache übrigens sehr sicher zu sein, da sie bereits mit weiterzielenden Angriffen vorgehen zu dürfen glauben. So haben sie auf ihrer jüngst in Bremen gehaltenen Generalversammlung den Beschluß gefaßt:

> „Stückgüter, **mit Ausnahme der in den Seehafenplätzen zum Versandt gelangenden**, müssen seitens der Versender mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sein."

Bei **Einzel**-Stückgütern, worunter wir jedes für sich allein gehende einzelne Collo verstehen, sowie bei Eilgütern, mag die Berechtigung dieser Vorschrift nicht bestritten werden. Wo aber, wie so häufig vorkommt, eine Sendung aus verschiedenen vollkommen gleichen Stücken besteht, deren Zusammengehörigkeit sofort erkannt werden muß und die infolge dessen der Gefahr des Auseinandergerissenwerdens nicht wohl ausgesetzt sein können, da wird die Forderung, daß auf jedem einzelnen Stücke die Angabe des Bestimmungsortes wiederholt werden müsse, zu einer zwecklosen bureaukratischen Schererei des versendenden Publikums, zumal die den Seeplätzen bewilligte Ausnahmestellung darthut, daß auch ohne diese Vorschrift recht wohl durchzukommen ist. Aus der Thatsache aber, daß man sie gleichwohl dem Binnenlande octroyiren will, spricht wiederum deutlich die verschrobene Auffassung, welcher die Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich ihres Berufs huldigen, da sie, obwohl die Eisenbahnen erst durch das Bedürfniß des Binnenverkehrs eine Nothwendigkeit geworden sind, sich berechtigt glauben, demselben bei jeder Gelegenheit ihre Geringschätzung zu beweisen und den Schwerpunkt ihrer Thätigkeit im Außenverkehr und in den privilegirten Außenverkehrsplätzen zu suchen.

Kurzsichtigen Rentenjägern — sehr kurzsichtigen, denn sie tödten, wie schon bemerkt, indem sie den Binnenverkehr zum Erliegen bringen, die Henne, die ihnen die goldenen Eier legt — können solche Mißgriffe schon passiren. Aber Volkswirthe, Staatsmänner würden sich ein trauriges Armuthszeugniß ausstellen, wenn sie die Consequenz dieses Treibens nicht begriffen. Zu dem Gährungsstoffe, den die wachsende Vermögensungleichheit zwischen den verschiedenen Schichten der Bevölkerung immer neu erzeugt, fügt dasselbe einen weiteren Keim der Zwietracht, den Gegensatz zwischen einigen, alles Geschäftsleben, allen Reichthum in sich auffaugenden Metropolen, und den, durch

Zerstörung der Bedingungen zu erfolgreichem Gewerbebetriebe nicht minder als durch die den ausländischen Getreideproducenten bewilligten Importprämien, verödeten, verarmten Landschaften. Ja, indem die Eisenbahnpolitik zum Nutzen des Frachtverkehrs auf größtmöglichsten Distanzen jene Schwerpunkte des Geschäftslebens soweit als möglich auseinanderzurücken, wenn thunlich an die entgegengesetzten Grenzen ihres Operationsfeldes zu verlegen bemüht ist, begründet sie Verhältnisse, die, auch politisch, in centrifugalem Sinne wirken müssen. Die Schwächung der Mitte — und Mitteldeutschland ist es ja, welches unter der jetzigen Eisenbahnwirthschaft am meisten zu leiden hat — läßt die Gegensätze zwischen Nord und Süd um so schroffer hervortreten und führt uns schließlich mit Nothwendigkeit einer Katastrophe entgegen.

Mögen sich daher Diejenigen, in deren Händen die Entscheidung steht, wohl überlegen, was sie thun, wenn sie einer Gruppe von Leuten, für die das Geschäft erst bei den Millionen anfängt, und die daher, uneingedenk der Wahrheit, daß die Millionen sich aus kleinen Beträgen summiren, dem großen Publikum am liebsten ganz die Thür weisen und nur noch mit einigen Generalpächtern des Verkehrs zu thun haben möchten, den wirksamsten Hebel der modernen Volkswirthschaft, die Eisenbahnen, zu beliebigem Schalten und Walten überlassen! Wir richten diese Mahnung an die zur Verwerthung der Ergebnisse einer Befragung von Sachverständigen aus den Kreisen der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels wie des Eisenbahnwesens niedergesetzten und demnächst wieder zusammentretenden Specialcommission, vor welcher auf Vorschlag der Dresdener Handelskammer und Designation des Königlich Sächsischen Ministeriums des Innern auch der Chef unseres Hauses seine Ansichten über die im Frachttarifwesen der Eisenbahnen einzuführenden Reformen in längerer Darlegung zu entwickeln die Ehre hatte. Wir richten sie an die hohen Regierungen, welche im Bundesrathe über die ihnen von den Fachmännern der Verwaltung zu unterbreitenden Vorlagen zu entscheiden haben. Wir richten sie endlich an die Mitglieder des Reichstages, ohne Unterschied der politischen Parteistellung, damit sie, wenn die betreffenden Gesetzentwürfe schließlich an sie gelangen, sich durch nichts abhalten lassen, ihren in einer für das Wohl und Wehe des gesammten Volkes so belangreichen Frage zu fassenden Beschlüssen die strengste Prüfung und sorgfältigste Erwägung vorausgehen zu lassen.

Ihnen die Gesichtspunkte, welche eine Reform des Eisenbahnfrachttarifs in's Auge zu fassen hat, speciell darzulegen, ist hier nicht der Ort. Die Nothwendigkeit, den aller Geographie hohnsprechenden Differenzialtarifen ein Ende zu machen, haben wir schon wiederholt betont. Die Unbequemlichkeit, welche die nicht minder planlose Eintheilung der Güter

in verschiedene „**Tarifclassen**" mit sich bringt, wird auch von den praktischen Eisenbahnbeamten so stark empfunden, daß die Eisenbahnverwaltungen selbst sich bewogen fanden, die Initiative der Reform zu ergreifen. Aber freilich welch einer Reform! Zu so einer, wie sie in Vorschlag gebracht wurde, zur Beschwichtigung der Klagen über die Ungerechtigkeit der Differenzialtarife, die man durch „Stationstarife" zu vermänteln sucht, indem man den Angehörigen der einzelnen Stationsorte die Bequemlichkeit gewährt, die für ihre Versendungen in den verschiedenen Verkehren giltigen Frachtsätze ohne Schwierigkeit **nachzuschlagen**, es ihnen aber zugleich desto schwerer macht, die Angemessenheit derselben durch Vergleichung mit den für den directen Verkehr zwischen anderen Orten über ihre eigenen hinaus bestimmten Frachtsätzen zu **kritisiren**. In der nämlichen Weise will man auch die bestehende Güterclassification „reformiren." Statt der in den verschiedenen Binnen- und Verbandverkehren abweichend geordneten Classificationen verspricht man eine für den gesammten Eisenbahnverkehr des Deutschen Reichs maßgebende, im Entwurfe bereits vorliegende, **einheitliche** Classification, wodurch sich allerdings die Schwierigkeit der **Orientirung** wesentlich vermindern würde, während daneben die Frage nach der **Gerechtigkeit** der beliebten Tarifabstufungen, sowie des Classificationsprincips überhaupt, die man gleichzeitig zu eludiren hofft, vollkommen intact fortbestehen würde.

Gerade gegen die Gerechtigkeit des ganzen Classificationswesens sind aber die allerstärksten Einwände zu erheben. Es ist durchaus nicht abzusehen, weshalb der Transport von 100 Kilogramm dieser Waare auf ganz die nämliche Distanz und unter ganz gleichartigen Anforderungen an die Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich der Schnelligkeit des Transports, der Beschaffenheit der Wagen (Unterschiede in dieser Beziehung werden ja auch im Personenverkehr als vollgiltige Gründe zur Erhebung verschiedener Taxen angesehen) mehr oder weniger kosten sollen, als 100 Kilogramm irgend einer anderen Waare. Der einzige Grund, welcher eine Verschiedenheit in dieser Beziehung rechtfertigen könnte, wäre die Ungleichheit des von der Eisenbahnverwaltung übernommenen Risico's. Da aber die in dieser Beziehung zu übertragende Gefahr von den Lasten der Eisenbahnverwaltungen, für die sie in der Fracht ein Aequivalent erhalten müssen, weitaus den kleinsten Theil ausmacht, so würde nur ein ungewöhnlich großes Risico auf die Höhe der Fracht einen merklichen Einfluß üben können. In den allermeisten Fällen würde sich die Sache mit einem gleichförmigen Mittelsatze, der die thatsächliche Vertheilung des Gesammtverkehrs auf die wohlfeileren und theueren Artikel gehörig berücksichtigte — eine mit Hilfe der Güterverkehrsstatistik ohne die geringste Schwierigkeit aus-

zuführende Sache — am einfachsten und zur vollkommenen Befriedigung aller Betheiligten erledigen lassen, besonders wenn man zur Erleichterung der Auseinandersetzung bei mangelnder Specialdeclaration des Werthes die auf officieller Ermittelung beruhenden Durchschnittspreise der betreffenden Waaren, resp. Waarengattungen, wie sie bei der Veranschlagung des Werthes der Ein- und Ausfuhr in Ansatz kommen, enumeriren wollte.

Einen solchen **Mittelsatz** der **Versicherungsprämien** zur Ausgleichung etwaiger von ihnen zu vertretender Schäden, welcher aber als gleichförmiger Durchschnittssatz zur Motivirung von Frachtverschiedenheiten sich **nicht** verwenden läßt, könnte man vielleicht in jenem Theile der jetzt üblichen Frachtsätze erblicken, mit welchem der Anspruch auf Schadloshaltung bis zu dem von den Eisenbahnen festgesetzten Maximalbetrage von 60 Mark pro 50 Kilogramm erkauft wird. Eine höhere Gewähr lassen sie sich bekanntlich, wenn solche verlangt wird, extra und zwar so theuer bezahlen, daß dieses Versicherungsgeschäft für die Eisenbahnen noch einen anständigen Extra-Nutzen abwirft, indem mit dem Ertrage der Prämien für die **Extra**-Versicherung die **sämmtlichen** überhaupt zu vergütenden Schäden reichlich gedeckt werden. Außerdem für die theurere Waare wegen angeblich damit übernommener größerer Vertretung auch noch einen höheren Frachtsatz in Anrechnung zu bringen, dazu fehlt es hiernach an aller und jeder Berechtigung.

Aber die Bezugnahme auf das verschiedene Risico ist, gerade so wie die Berufung auf das „allgemeine volkswirthschaftliche Interesse," bloße Ausrede zur Beschönigung des wirklichen Sachverhaltes. In Wahrheit verdanken die meisten Frachtverschiedenheiten ihren Ursprung gar keiner principiellen Erwägung, sondern sind einfach Producte eines, solcher Institute, wie der Eisenbahnen, unwürdigen Schachers, zu dem sich die Verwaltungen herbeiließen, weil sie, statt sorgfältig berechnete, durchgehends zur Anwendung kommende Preise bekannt zu machen und festzuhalten, es für ersprießlicher hielten, in jedem einzelnen Falle soviel zu nehmen, als sie bekommen zu können glaubten, und wobei die zudringlichsten und verschlagensten Feilscher auf ihre oft ganz geringfügigen Spezialartikel, für deren Verwohlfeilerung in der Fracht sich die Hoffnung, „der Bahn dadurch große Versendungen zuzuführen," schlechterdings nicht als Motiv geltend machen ließ, Begünstigungen durchzusetzen wußten, die Gegenständen von wirklich allgemeinem Interesse hartnäckig versagt blieben.

Den Stempel dieses Ursprungs tragen zahlreiche Thatsachen der jetzt bei den Eisenbahnen gebräuchlichen Güter-Classification und Nomenclatur deutlich an der Stirn; findet man doch unter den zu ermäßigten Frachtsätzen zu befördernden Artikeln solche, von denen es geradezu unbegreiflich ist, wie

sie überhaupt zum Gegenstande von Spezialbestimmungen gemacht werden konnten und die den Verdacht nahe legen, es möge in vielen Fällen die betreffende Bestimmung nur erschlichen worden sein, um unter diesem Namen mittelst falscher Declaration, wie in anderen Fällen, um unter den ungebräuchlichen und nur für die Eingeweihten gemachten Benennungen, deren sich die Tarife bedienen, Waaren zu wohlfeiler Beförderung zu bringen, für die Andere, solche Unredlichkeit Scheuende oder in ihren Frachtbriefen die allgemein üblichen Bezeichnungen Anwendende höhere Frachten entrichten mußten. Selbst der Vorschlag einer gemeinschaftlichen Waarenclassification, in welchem doch präsumtiv die Unebenheiten der einzelnen Binnenverkehrs- und Verbands-Classificationen möglichst ausgeglichen sein werden, läßt noch Spuren hiervon wahrnehmen. Oder welche Erklärung giebt es sonst für die Seltsamkeit, daß wir den Tarifsatz für Baumwollwaaren unter dem Stichworte „Biber" aufsuchen müssen?

Wie es mit der Wahrnehmung des volkswirthschaftlichen Interesses bei dieser angeblichen Werthclassification bestellt ist, geht schon daraus hervor, daß nicht selten der Rohstoff in eine höhere Frachtclasse gestellt ist, als das daraus fabricirte Product. So sollen nach dem Entwurfe einer allgemeinen Waarenclassification Weintrauben mehr zahlen als Wein, Milch mehr als Butter und Käse! Aber freilich, wer wird auch Verständniß volkswirthschaftlicher Interessen erwarten, wo es von der elementarsten Grundlage, der Waarenkenntniß, wenig zu finden ist, wie selbst in dem neuesten Vorschlage einer allgemeinen Waarenclassification, der in dieser Beziehung eine Menge der gröbsten Fehler und Mißverständnisse aufweist. Scheint es doch fast, als hofften die Directionen, das, was ihnen in der Waarenkenntniß abgeht, supplirt zu erhalten durch die ausführenden Unterbeamten, denen sie in dieser Beziehung geradezu Unmögliches zumuthen. Hieran und an der factischen Unausführbarkeit ähnlicher Prüfung des Inhalts der Colli ꝛc., wie sie bei der Zollerhebung stattfindet, scheitert in der Praxis jede noch so fein ausgedachte Fracht-Classification. Die Nothwendigkeit, **ausführbare** Normen zu besitzen, führt daher schließlich zu dem nämlichen Principe zurück, von welchem das ganze Gütertarifwesen ausgegangen ist, zur alleinigen Normirung der Fracht nach dem Gewichte. Wie im Personenverkehr das Individuum ohne Ansehen der Person, so muß im Güterverkehr wieder der Centner ohne Ansehen der Waare als Tarif-Einheit angenommen werden.

Einen schlagenden Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung liefert das Verfahren auf den Reichseisenbahnen im Elsaß und in Lothringen. Dort ist man einfach durch die Nothwendigkeit, während des Krieges einen Betrieb mit Beamten improvisiren zu müssen, welche in dem Labyrinth der Französischen Spezialtarife völlig unbekannt waren, genöthigt gewesen, zu jenem

einfachen und ursprünglichen Tarifprincipe **zurückzukehren**, welches jetzt wie eine ganz neue Entdeckung angestaunt wird. Wir wollen die Reichseisenbahnverwaltung keineswegs als Ideal hinstellen. Wir möchten namentlich in keiner Weise die Verallgemeinerung solcher Tarif**sätze** empfehlen, bei welchen der Ertrag der Bahnen kaum die Hälfte des für ihre Herstellung aufgewendeten Capitals zu decken vermag und für den Rest die Steuercassen in Anspruch genommen werden müssen. Aber mit der Rückkehr zu dem einfachen Tarif**principe**, die Fracht innerhalb der durch die verschiedenen Ansprüche an die Schnelligkeit der Beförderung (Eilgut und gewöhnliches Gut) und an die Beschaffenheit der Wagen (offene und gedeckte) bestimmten Stufenleiter einfach proportional dem Gewichte des Gutes und der Weite des Transports zu bemessen, hat man, wie schon der Eifer beweist, mit welchem eine an ganz andere Praxis gewöhnte und für Deutsche Neuerungen nichts weniger als sympathisch gestimmte Bevölkerung für die Aufrechterhaltung dieses Principes eintritt, das Richtige getroffen, und **insoweit** glauben wir das Elsässisch-Lothringische System in der That als die, gleich dem Ei des Columbus, höchst einfache, aber richtige Lösung der Aufgabe ansehen zu dürfen, welche den zu Herbeiführung einer Reform des Eisenbahnfrachtwesens Berufenen gestellt ist.

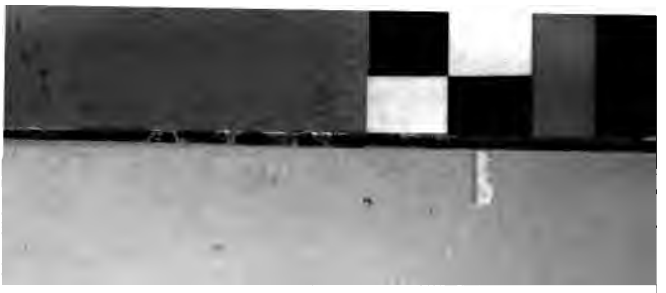
Die Mißstände der gegenwärtigen Praxis sind nachgerade zu so unerträglicher Höhe gestiegen, daß in irgend einer Weise Abhilfe geschafft werden muß. Davon sind selbst die Eisenbahnverwaltungen überzeugt und deshalb proponiren sie, die bisher jede noch so bescheidene Reform als eine gefahrvolle Revolution perhorrescirten, von freien Stücken Umgestaltungen von überraschenden Dimensionen. Sie hoffen damit, wie es scheint, das unkundige Publikum über den sachlichen Gehalt zu täuschen, der sich, wie wir nachgewiesen haben, in die wenigen Worte zusammenfassen läßt: um den Preis des Zugeständnisses handlicherer **Formen** das Wesen der bestehenden Uebelstände nur um so fester zu begründen, und der bis jetzt doch blos factisch geübten unbeschränkten Willkür zu gesetzlicher Sanction zu verhelfen.

Wir mögen keineswegs dafür einstehen, daß bei der Lauheit des am meisten interessirten Publikums, welches infolge der mißlichen Geschäftslage an einer allgemeinen Abspannung zu leiden scheint und die Uebel, unter denen es leidet, zwar beklagt, ohne sich jedoch zu thatkräftiger Abwehr aufraffen zu wollen, der Verlauf der Dinge nicht schließlich die Berechnungen der durch ihre Verbindung mit den mächtigsten gesellschaftlichen Factoren, der Börse einerseits und den Staatsgewalten andererseits, überaus begünstigten und einflußreichen Eisenbahnverwaltungen mit vollständigem Erfolge krönen wird. Wir würden es aber nicht minder beklagen, wenn es selbst gelänge, ihnen noch einige weitere Scheinconcessionen abzuringen, denn in

dem einen wie in dem anderen Falle empfinge ein in seiner jetzigen Gestalt auf die Dauer völlig unhaltbares System nur neue Lebenskraft, die, wie weiland die Reform der ganz obsoleten Elbzölle, seine Herrschaft zum großen Schaden der Völker und Staaten noch auf einige Jahrzehnte länger fortführen würde.

Im öffentlichen Interesse ist nur eine unzweideutige Entscheidung, ein klares Entweder — Oder zu wünschen. Sollte es dazu im Deutschen Reiche, welches sich getraute, viel tiefer in das gesammte Volksleben eingreifende und viel stärker von Rücksichten des internationalen Verkehrs beeinflußte Fragen, z. B. die Umgestaltung des Münzwesens, unter völligem Bruch mit der eigenen Tradition und ohne Anschluß an die Nachbarvölker zur Entscheidung zu bringen, an Entschlossenheit fehlen?

Haben wir den Muth, energisch das Richtige zu ergreifen, so brauchen wir uns wegen des Verhaltens der Anderen keine Sorge zu machen. Die propagandistische Kraft der Wahrheit wird sie über kurz oder lang zu uns herüberziehen. Dafür liefert der glänzende Erfolg der Deutschen **Postreform**, auf deren Grundlage das seinem Schöpfer zur höchsten Ehre gereichende Gebäude des mit dem 1. Juli dieses Jahres in Kraft getretenen **Weltpostvertrags** erstanden ist, den vollgiltigsten Beweis!



Dresden,
Druck der Königlichen Hofbuchdruckerei
von
C. C. Meinhold & Söhne.

HE 2169 .G31
Die Tarifwirthschaft der deuts
Stanford University Libraries
3 6105 041 787 560